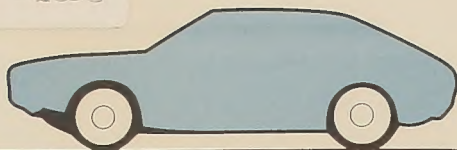


CAI
T
- Z303



Transport
Canada

Transports
Canada



Riding on Air

Canada

Riding on Air

You're driving along the highway at 90 km/h, carefree and happy in your superbly engineered, well tuned car. Suddenly you realize you have a flat tire.

Annoying, isn't it? But what if it had been a blow-out at that speed? That could have been fatal.

When did you last check your tires? Tires are the most neglected part of a car and yet without them your car wouldn't be of much use to you.

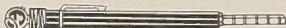
The tires on your car have, since 1978, had to meet standards set under the Motor Vehicle Tire Safety Act (see box). But you are responsible for keeping them in top condition.

According to a 1979 survey carried out by Transport Canada, about 70 per cent of the tires on the motor vehicles on Canadian roads are underinflated. Moreover, nearly 90 per cent of all vehicles have at least one underinflated tire.

Tire manufacturers say that improper inflation can affect tread life and gas consumption. But underinflation can lead to sudden tire failure. If that happens on a busy highway, it can be catastrophic.

Underinflation causes the side walls to flex. This builds up heat which damages the material of the tire. A tire is dangerously underinflated when it is 28 kPa (four pounds per square inch) or more below the recommended pressure.

You can't tell if your tires are properly inflated just by looking at them. Kicking them may relieve your pressure but won't tell you much about the tire's pressure. You can check the amount of inflation with a tire pressure gauge. The pocket gauges



available at automotive supply stores generally are more accurate than gas station air pump/pressure gauge systems.

You can find the recommended pressures quite easily. They are in your owner's manual and are also printed on a label on the inside of the door frame or inside the glove compartment.

Once you have the recommended pressures and your gauge, you should check the pressure of each tire at least once a month (more often if there are extreme temperature changes).

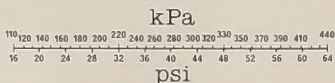
The survey mentioned above revealed that most of us don't know that the recommended pressures are different for the front and rear tires.

Of course, tire maintenance doesn't end with proper inflation. Examine your tire treads for signs of wear, faulty front end alignment or wheel balance, and for gashes, cracks or slits which may indicate a potential breakdown. At the same time remove any stones or other objects imbedded in the surface of the tread or sidewall.

Blisters or bulges indicate possible structural damage. Remove the tire from the rim and have it thoroughly examined by an expert. Replace the tire if necessary. You should also replace bent, loose or cracked wheel rims.

Because front and rear tires wear differently, rotate your tires every 8000 km to equalize wear and riding comfort. With radials, rotate only from front to back on the same side of the car because of their "set." One final note: **never** mix radial and non-radial tires.

It makes sense to check your tires. It will prolong their lives — and perhaps yours as well.



Tire Pressure Chart

The Motor Vehicle Tire Safety Act

This Act, passed in 1976, applies to all original and replacement tires manufactured in or imported into Canada for use on passenger cars, vans, trucks, trailers, buses and motorcycles.

Transport Canada administers the standards set under the Act. The standards cover such aspects as labelling, size, strength, speed, endurance and the ability to stay on the rim when subjected to a specific force.

Government test laboratories located in Hull, Qué., test tires to ensure they will function safely.

If the manufacturer discovers a defect which could affect safety, the Act requires him to notify all known owners. (You can help by filling in and returning the tire registration form you get from your dealer. If you don't do so, you won't get a notice and may never know you're driving on a dangerous tire — until it's too late.)

If you have a tire problem you think may be a safety hazard, let us know. Our investigators will look into the matter and, if safety is at risk, take steps to have the fault corrected. Write to:

Motor Vehicle Investigations
Transport Canada
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

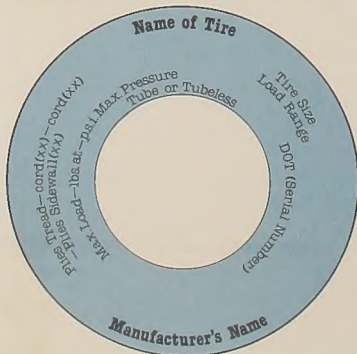
Identification (Serial Number)

Location:

- Usually located on inboard, side wall of tire or side opposite whitewall where applicable.
- Located on one side of tire only within 1/4 of rim edge.
- Below or adjacent to "DOT"

Typical Examples:

- ☐ RKF6 HNC326 ☐
- ☐ LTK4 DUM405 ☐
- ☐ AXU5 CXO34 ☐





Rouler sans se dégonfler

Canada

Rouler sans se dégonfler

Vous roulez à 90 km/h sur la route, insouciant et heureux au volant de votre voiture remarquablement construite et mise au point; mais tout à coup, une crevaillon vous fait changer d'humeur...

Ennuieux, n'est-ce pas? Vous auriez pourtant pu vous tuer si le pneu avait éclaté à une telle vitesse!

Quand avez-vous vérifié l'état de vos pneus pour la dernière fois? Les automobilistes négligent les pneus plus que toute autre partie de leur voiture; sans ces derniers pourtant, ils ne pourraient aller bien loin.

Depuis 1978, les pneus doivent être fabriqués conformément aux normes découlant de la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (voir l'encadré à la fin). Il appartient toutefois à l'automobiliste de les garder dans le meilleur état possible.

Selon une enquête menée en 1979 par Transports Canada, environ 70% des pneus des véhicules automobiles circulant sur les routes canadiennes sont sous-gonflés. De plus, près de 90% de tous les véhicules ont au moins un pneu sous-gonflé.

De l'avis des fabricants, le sous-gonflement peut nuire à la durabilité de la bande de roulement et augmenter la consommation de carburant. Pire, il peut causer le bris inattendu des pneus: sur une route passante, ce pourrait être la catastrophe.

Le sous-gonflement d'un pneu entraîne le fléchissement de ses flancs: le pneu chauffe, ce qui endommage les matériaux qui le composent. Un pneu est dangereusement sous-gonflé lorsque sa pression est d'au moins 28 kPa (quatre livres par pouce carré) au-dessous de la pression recommandée.

Il ne suffit pas de jeter un coup d'oeil aux pneus pour déterminer s'ils sont assez gonflés. Vous pouvez toujours leur donner un coup de pied pour calmer vos nerfs, mais cette "méthode" ne vous indique pas leur pression. Par contre, à l'aide d'un manomètre, vous pouvez mesurer leur degré de gonflement. Le manomètre de poche est généralement plus précis que la pompe à air et l'indicateur de pression du poste d'essence.



Consultez votre guide de l'automobiliste ou l'étiquette collée sur le cadre de votre portière (face interne) ou à l'intérieur de la boîte à gants pour obtenir la pression recommandée.

Vérifiez la pression de chaque pneu au moins une fois par mois, et plus souvent s'il y a des brusques changements de température.

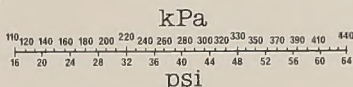
L'enquête a également révélé que la plupart des automobilistes ne savent pas que la pression recommandée diffère selon qu'il s'agit de pneus avant ou arrière.

Bien entendu, l'entretien des pneus ne s'arrête pas à un gonflement approprié. Il faut aussi vérifier l'usure des bandes de roulement, le parallélisme des roues avant ou l'équilibrage, et déterminer s'il y a des déchirures, fissures ou fentes qui peuvent indiquer la possibilité d'un bris. Par la même occasion, il convient d'enlever les petites pierres ou autres objets qui se sont logés dans les bandes de roulement ou les flancs.

Les boursofflures et l'hernie d'un pneu suggèrent l'endommagement de sa structure. En pareil cas, il faut dégonfler le pneu de la jante et le faire examiner par un spécialiste. Les pneus déclarés insatisfaisants, de même que les jantes courbées, lâches ou fissurées devraient être remplacés.

Étant donné que les pneus avant et arrière s'usent différemment, il faut les permuter tous les 8,000 km pour en égaliser l'usure et améliorer le confort des occupants. Les pneus radiaux doivent être interchangés seulement de l'avant à l'arrière, d'un même côté du véhicule, car ils forment un ensemble déterminé. Et pour conclure, il ne faut jamais combiner pneus radiaux et non-radiaux.

Vérifier ses pneus, c'est plein de bon sens! Cela prolongera leur durée et peut-être aussi vos jours.



Tire Pressure Chart

Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

Adoptée en 1976, cette loi s'applique à tous les pneus neufs et de rechange fabriqués ou importés au Canada pour être utilisés sur des voitures de tourisme, fourgonnettes, camions, remorques, autobus et motocyclistes.

Transports Canada assure l'application des normes établies en vertu de cette loi. Elles portent sur l'étiquetage, la taille, la résistance, la vitesse possible, la durée et la capacité de l'enveloppe du pneu de rester accrochée à la jante lorsqu'on applique une force spécifique.

Les laboratoires d'essai du gouvernement fédéral, situés à Hull, soumettent les pneus à des essais afin de s'assurer qu'ils peuvent être utilisés en toute sécurité.

Le fabricant est tenu par la loi de prévenir tous les propriétaires de véhicule d'un défaut qu'il a relevé et qui peut nuire à la sécurité. Pour qu'il puisse vous rejoindre, remplissez la formule d'enregistrement des pneus et retournez-la à votre concessionnaire. Sinon, vous risquez d'apprendre trop tard (ou de ne jamais l'apprendre, et pour cause) que vous roulez sur un pneu dangereux.

N'hésitez pas à nous informer de tout défaut de pneu qui pourrait, selon vous, nuire à votre sécurité. Nos enquêteurs étudieront votre cas et, s'il y a lieu, prendront les mesures correctives qui s'imposent.

Écrivez-nous à l'adresse suivante:

Enquête sur les véhicules automobiles
Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Identification (numéro de série)

Endroit:

- Normalement situé sur le flanc intérieur du pneu ou, s'il y a lieu, sur le flanc opposé au flanc blanc.
- Situé sur un seul flanc du pneu à seulement 1/4 du rebord de la jante.
- Sous le sigle "DOT" ou à côté.

Exemples:

- | | | |
|-----------------------|-------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | RKF6 HNC326 | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | LTK4 DUM405 | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | AXU5 CXO34 | <input type="radio"/> |

